TREŚĆ NUMERU: „Krwawy wyścig o Wielką Nagrodę Europy“, Wyścigi samochodowe we Lwowie“, Raid Pań“, „Jak zorganizowano i rozegrano Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe“, „Na marginesie“, „Wypadki i zdarzenia“ i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i ALOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. 18 Wrzesień 1928 r. Nr. 14.

KRWAWY WYŚCIG
o Wielką Nagrodę Europy.

Tagoroczne wyścigi o *Wielką Nagrodę Europy* miały być urządzone w Anglji, jednakże Królewski Automobilklub Wielkiej Brytanji, przeczuwając z góry fiasko tej imprezy, zrzekł się jej organizowania. Wobec tego urządzeniem Wielkiej Nagrody Europy zajął się Królewski Automobilklub Włoch, jedyne go kraju, w którym sport samochodowy znajduje się obecnie w stanie kwitnącym. Włosi zrobili tylko to małe odstępstwo od przyjętych zwyczajów, że do wyścigów, obok wozów fabrycznych, dopuścili i poszczególnych kierowców na ich własnych samochodach. Wystarczyło to najzupełniej, aby na liście zgłoszeń zgromadzić 30 interesujących zapisów.

Z tej liczby na starcie zawodów, rozegranych w dniu 9 września na torze autodromu Monza koło Medjolanu, stanęło 22 współzawodników. Dystans wyścigu wynosił 600 klm. w 60 okrążeniach toru.

Natychmiast po starcie na czoło biegu wysunął się znakomity kierowca francuski Chiron na samochodzie Bugatti z którym zaciętą i interesującą walkę zawiązali dwaj włosi, Varzi na samochodzie Alfa Romeo i Nuvolari na samochodzie Bugatti. Liczna zgromadzona, dzięki przepięknej pogodzie, publiczność śledziła z zapartym tchem wspaniałe zapasy tych świetnych mistrzów kierownicy, gdy nagle w siedemnastem okrążeniu zdarzyło się coś, co odwróciło zupełnie uwagę wszystkich od wyścigu.

Oto na prostej przed trybunami wydarzyła się mrożąca krew w żyłach katastrofa. Doskonały zawodnik włoski *Materassi* na samochodzie *Talbot*, wymijając Forestiego na samochodzie Bugatti, *zawadził* przedniem prawem kołem o tył samochodu mijanego i stracił panowanie nad maszyną. Wóz jego, mknący wtedy z szybkością około *200 klm. na g.*, skręcił gwałtownie w bok, przeskoczył przez szeroki, betonowy rów ochronny i całym rozpędem runął na trybunę honorową, miażdżąc wszystko przed sobą.

Rozległy się rozdzierające krzyki. Panika ogarnęła tłumy. Gdy wreszcie rozpędzony Talbot zarył się w skłębionej masie drzewa, żelaza i ciał ludzkich i gdy rzucono się na ratunek, okazało się, że w tym potwornym wypadku *straciło życie 20 osób, a 26 zostało rannych.* Jest to bezwątpienia największa liczba ofiar, jaką kiedykolwiek pociągnął za sobą pojedyńczy wypadek automobilowy.

Nieszczęśliwy kierowca *Materassi został wyrzucony z samochodu* i *poranił* się tak silnie że *zmarł* w drodze do szpitala.

Pomimo nawoływań publiczności, wyścig nie został ani na chwilę przerwany, jedynie tylko *na znak żałoby* wycofały się pozostałe samochody marki Talbot. Aż do końca biegu nie było zresztą żadnych poważniejszych zmian. Chiron na samochodzie Bugatti przeprowadził cały wyścig na czele i wygrał w doskonałym czasie 3 g. 45 m. 08,2 s, z rekordową szybkością średnią 160 klm. g. Drugim był Varzi na samochodzie Alfa Romeo w 3 g. 47 m. 29 s., trzecim Nuvolari na samochodzie Bugatti w 3 g. 59 m. 27,6 s, czwartym Drouet na samochodzie Bugatti w 3 g. 59 m 37,8 s. i piątym Maggi na samochodzie Maserati w 4 g. 10 m 29 s.



H. Roehr i Jego nagrody zdobyte w Międzynarodowym Wyścigu Motocyklowym w dniu 9.IX 28 r. Nagrody: Grand Prix Polski na rok 1928 (róg), puhar nagroda Vacum Oil Company, popielniczka—nagroda p. A. von Alvenslebena z Grudziądza.

Doroczny meeting automobilowy w Boulogne sur Mer odbył się w pierwszym tygodniu września. Na program jego złożyły się: zjazd gwiazdzisty do Touquet, w którym zwyciężył Bignan na samochodzie Fiat 509, próby szybkości na terenie płaskim i na wzniesieniu, oraz dwa klasyczne wyścigi o Nagrodę im. G. Boillota i o t. zw. „Trophée National“.

Wyścig o Nagrodę im. Boillota, rozegrany w formie handicapu na dystansie 448,5 klm., był dostępny tylko dla samochodów sportowych i zgromadził na starcie 24 zawodników. Bieg ten miał przebieg niesłychanie emocjonujący, gdyż najprzód zaciekłą walkę

toczyli między sobą znakomici kierowcy Campbell i Dutilleux na samochodzie Bugatti, później obaj się wycofali tuż przed końcem wyścigu i niespodziewanie wspaniałym finiszem *pierwsze miejsce zdobył Iwanowski* na samochodzie *Alfa Romeo* w czasie 4 g. 34 m. 35,4 s, z szybkością średnią 112 klm. na g. *Drugim był Rousseau* na samochodzie *Salmson* w 4 g. 34 m. 54,4 s., trzecim Marinoni na samochodzie Alfa Romeo w 4 g. 38 m. 01 s, czwartym Paul Cyril na samochodzie Alfa Romeo w 4 g. 46 m. 17,5 s. i piątym Birkin na samochodzie Bentley w 5 g. 00 m. 01 s. Ten ostatni kierowca, uzyskał najlepszą szybkość przeciętną 115 klm. na g., bijąc rekord konkursu.

Wyścig *„Trophée National“* rozegrany również na dystansie 448,5 klm., *wygrał* bez walki słynny angielski rekordzista *Campbell* na samochodzie wyścigowym Delage w czasie 3 g. 50 m. 34,8 s. *z szybkością średnią 117 klm.|g.* Drugim był Gauthier na Bugatti w 3 g. 57 m. 02 s.

Na zakończenie coś ciekawego *dla motocyklistów.* Wielką Nagrodę Austrji, rozegraną w dniu 2 września na szosie w pobliżu Wiednia *przy udziale 52 współzawodników,* wygrał Gall na litrowym motocyklu B. M. W., przebywając w ciągu sześciu godzin dystans 588 klm. w kategorji 500 cm3 zwyciężył Rowley na A. J. S. z dystansem 563 klm., w kat. 350 cm^3—Handley na A. J. S. z dystansem 568 klm., w kat. 250 cm.^{3}—Ashby na O. K. Supreme z dystansem 526 klm. i w kat. 175 cm.^{3},—Waldeck na M. T. z dystansem 407 klm.

Marjan Krynicki.

—26—

czytelników „Autolotu“ już bezpłatnie uczęszcza do znanej **Szkoły Kierowców Samochodowych inż. B. Froma,** Warszawa, ul. Hoża 35.

Dwa bony bezpłatne na ukończenie kursów inż. Froma z Nr 14 otrzymają Ci czytelnicy, którzy uważnie czytając znajdą w numerze niniejszym zdanie

— Oto bon bezpłatny! —

p. Siemiątkowskiego z Tymieniec powiadamiamy o przyznaniu mu bonu z Nr. 10.

WYŚCIGI SAMOCHODOWE WE LWOWIE

Rozegrane w niedzielę 9 września na szosie stryjskiej pod Lwowem doroczne zawody szybkości *Małopolskiego Klubu Automobilowego,* przyniosły bardzo interesujące rezultaty sportowe, natomiast pod względem organizacyjnym wypadły kompromitująco. Miało się wrażenie, że wyścigami zupełnie nikt nie kieruje, nie widziało się głowy, nie widać było również i innych organów, któreby przynajmniej swą obecnością świadczyły o istnieniu jakiejś organizacji. Biegi, rozpoczęte z rekordowem, z górą *dwugodzinnem opóźnieniem.* wlokły się ospale. Nieporządek panował ogromny. Na wielkich trybunach, w budowę których włożył przypuszczalnie Klub Małopolski całą swoją energję, sterczała w dopiekającem słońcu zaledwie mała garstka widzów, gdyż część publiczności, *nie mogąc doczekać się rozpoczęcia wyścigu,* powróciła ze zniecierpliwienia do miasta. To są fakty wołające o pomstę do odpowiednich czynników, które corychlej powinny wejrzeć w tę sprawę, gdyż inaczej niedołęstwo organizacyjne Małopolskiego Klubu Automobilowego pogrzebie zupełnie i zniszczy piękną i pożyteczną imprezę, jaką są doroczne wyścigi lwowskie.

Zawody składały się z dwóch wyścigów. Pierwszy z nich, rozegrany był przed południem, na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu, przyczem, jako w biegu o *„Rekord Polski“,* wyznaczone przestrzeń. w myśl międzynarodowych przepisów, musiała zostać przebytą w dwóch kierunkach. Sredni czas z obu przebiegów brany był dopiero jako ostateczny rezultat. Drugi wyścig urządzony został popołudniu na trudnej 20-kilometrowej trasie, obfitującej w spadki, wzniesienia i zakręty.

W obu powyższych wyścigach triumfował bezkonkurencyjnie *Mistrz Polski inż. Henryk Liefeldt,* który w dniu tym znajdował się w wyjątkowej formie. *Pobił on polski rekord szybkości,* rozwijając na przestrzeni jednego kilometra średnio 170 klm|g, a na dystansie 20 kilometrów uzyskał świetny wynik z szybkością 140 klm|g. Oba te wyczyny dokonane zostały na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Austro Daimler.

Wogóle dzień ten był szczęśliwym dla samochodów znakomitej wiedeńskiej firmy, gdyż oprócz Liefeldta szereg pięknych wyników uzyskali jeszcze na Austro Daimlerach Cieński, Mycielski i Zawidowski.

Bardzo ładne rezultaty uwieńczyły również jazdę Szwarcnaszteina rasowym samochodzie Bugatti orazBitschana na imponującym wozie amerykańskim Stutz.

Szczegółowe rezultaty wyścigów są następujące:

Kilometr lancé.

1. Liefeldt (Austro-Daimler wyścigowy 3000 cm^3) czasy 21,18 s. i 21, 145 s., czas średni 21,162 s., szybkość na godzinę 170,5 klm. Rekord Polski.

2. Szwarcsztein (Bugatti sportowy 2300 cm. czasy 24,50 s. i 24,06 s., czas średni 24,28 s. szybkość średnia na godzinę 148 klm.

3 Cieński (Austro-Daimler wyścigowy 3000 cm^3) czasy 26,59 s. i 26,15 s., czas średni 26,37 s., szybkość średnia na godzinę 136 klm.

4. Bitschan (Stutz sportowy 5000 cm^3.) czasy 28,28 s. i 27,87 s., czas średni 28,075 s., szybkość średnia na godzinę 128,5 klm.

Wyścig 20-kilometrowy.

Samochody sportowe.

Kat. 1100 cm^3.; 1. Sorański (Fiat) 17 m. 03,43 s.

Kat. 1500 cm^3: 1. Bogucki (Bugatti) 13 m. 26,495 s

Kat, 3000 cm^3: 1. Szwarcsztein (Bugatti) 9 m. 31,49 s szybkość średnia na godzinę 126 klm.; 2 Zawidowski (Austro Daimler) 10 m. 09,80 s.; 3. Mycielski (Austro Daimler) 12 m. 32,355 s,

Kat. 5000 cm^3: 1. Bitschan (Stutz) 10 m. 40,50 s.

Samochody wyścigowe.

Kat. 3000 cm^3.: 1. Liefeldt (Austro-Daimler) 8 m. 34,40 s szybkość średnia na godzinę 140 klm.: 2. Cieński (Austro Daimler) 10 m. 03,50 s.

Raid Pań.

Nasze panie automobilistki mają wielkiego ducha sportowego, jednakże większość z nich ulękła się regulaminu trzeciego raidu damskiego spuściła z tonu, posłyszawszy, że drugi etap tego arcytrudnego konkursu ma wynosić 500 kilometrów górskiej jazdy — i w rezultacie na starcie zjawiło się rekordowo mało, bo zaledwie dziesięć, uczestniczek.

Start Raidu nastąpił w sobotę *8 września* z Placu Saskiego w Warszawie. Pierwszy etap prowadził do Lwowa szlakiem przez *Radom, Ostrowiec, Sandomierz, Rzeszów i Jarosław.* Do Lwowa wszystkie panie przybyły w przepisanym czasie, aczkolwiek niektóre zarobiły już punkty karne na reperacji. Niedziela poświęconą została na wypoczynek we Lwowie z okazji rozgrywanych w tym dniu wyścigów samochodowych.

W poniedziałek *10 września wyruszyły współzawodniczki w dalszą drogę* do Krakowa przez Radymno, Przemyśl, Krosno, Nowy Sącz i Myślenice. Pod Nowym Sączem na Wyrobiej rozegrana została górska próba szybkości na przestrzeni dwóch kilometrów ze startem z rozbiegu. W próbie tej *najlepszy czas uzyskała* pani *Koźmianowa* na samochodzie Austro Daimler, natomiast *największą ilość punktów dodatnich* zdobyła pani *Regulska* na samochodzie Fiat 509.

Do Krakowa wszystkie samochody przybyły w komplecie. Dopiero w dniu następnym, na ostatnim etapie, który prowadził z Krakowa do Warszawy drogą na Miechów, Kielce, Nowe Miasto i Grójec, *wycofała* się jedna współzawodniczka, a mianowicie pani *de Lavaux* na samochodzie Citroën. z powodu defektu w pompce oliwnej. Był to rzeczywiście wyjątkowy i bardzo dotkliwy pech, gdyż świetna ta kierowczyni przebyła we wzorowym stylu oba pierwsze etapy, bez punktów karnych i szła pewnie na zdobycie jednego z pierwszych miejsc w klasyfikacji. Takie głupstwo przekreśla często najpiękniej wypracowane rezultaty.

Przy końcu ostatniego etapu *pod Nowem Miastem odbyła się* płaska *próba szybkości* na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca. I tu, podobnie jak na próbie górskiej *największą szybkość* osiągnęła pani *Koźmianowa* na samochodzie Austro Daimler, pod.

czas gdy *na punkty* zwyciężyła pani *Regulska* na samochodzie Fiat.

Dzięki swym zwycięstwom w próbach szybkości, pani *Regulska zajęła łatwo pierwsze miejsce* w ostatecznej klasyfikacji Raidu. W ten sposób *III Raid Pań wygrał* mały samochód *Fiat 509*, czemu nie można się dziwić, albowiem regulamin tego Raidu został opracowany podobnie do regulaminu Raidu międzynarodowego, w którym triumfował również Fiat 509.

Dalsze miejsca w klasyfikacji zajęły: pani Koźmianowa na samochodzie Austro Daimler, pani Hallerowa na samochodzie Lancia, pani Podhorodeńska na samochodzie Durant i pani Sadowska na samochodzie Steyer. Wszystkie te kierowczynie ukończyły konkurs z punktami dodatniemi. Natomiast z punktami ujemnemi klasyfikowały się: pani Marchlewska na samochodzie Fiat, która miała w drodze wiele kłopotów z instalacją elektryczną oraz pani Gebethnerowa na samochodzie Tatra i p. Jędrzejewiczowa na samochodzie Erskine, które miały przejścia z silnikami. Nakoniec pani Jabłońska na samochodzie Citroën, które znakomicie ukończyli Raid tylko z punktami dodatniemi, ale nie została klasyfikowana ze względu na brak przepisowego obciążenia na wozie.

Na tem możnaby zakończyć sprawozdanie z III Raidu Pań. Jednakże jeszcze jeden fakt naprasza się o parę słów. *Fakt zresztą przykry* i bolesny, o którym piszę tylko dlatego, że wstydliwe jego przemilczenie mogłoby w przyszłości doprowadzić do niemożliwości organizowania raidów samochodowych dla Pań.

Chodzi mi o to, że nasze kierowczynie, a przynajmniej te, które brały udział w Raidzie, nie mają pojęcia o sporcie i o sportowem zachowaniu. Na Raidzie tym *nie było wcale sportowej konkurencji*, była *tylko zawistna walka o nagrody*, bez przebierania w środkach i bez ukrywania się ze swą radością na wiadomość o niepowodzeniu współzawodniczki. *Były na tym Raidzie panie, które wcale ze sobą nie rozmawiały, które się sobie nie kłaniały*, a wszystko przez to, że ubiegały się o te same nagrody. Każda kierowczyni miała w każdej chwili na ustach złe słowo o swych przeciwniczkach, każda chętnie wydrapałaby innej oczy, popsuła wóz, zepchnęła do przepaści, słowem atmosfera na tym niewinnym damskim Raidzie była wprost potworna. Nie wątpię, że organizatorzy już nigdy nie zniosą równie skandalicznej postawy pań współzawodniczek choćby nawet przyszło zrezygnować z organizacji tego konkursu.

Hola!

Piękne panie!

Nie tędy droga do sławy i laurów sportowych!



Jak zorganizowano i rozegrano

Wielkie Wyścigi Międzynarodowe w Grudziądzu.

W poprzednim numerze Autolotu podano kilka zasadniczych wyników motocyklowego wyścigu o Mistrzostwo Polski bez omawiania całej imprezy. Obecnie należy zastanowić się nad całokształtem tych zawodów.

Jak zwykle zacznijmy od strony ujemnej. Na wstępie, po przybyciu do Grudziądza nie można było dostać ani hotelu, ani nie można było nawet poinformować się o stanie kwater. Grudziądzki Klub Motocyklistów, któremu powierzona była organizacja, *nie zatroszczył* się o lokale, pozwalając zawodnikom na marnowanie czasu, przeznaczonego na trening, przez wyszukiwanie wolnych pokoi, oraz warsztatów do regulowania maszyn. Na tem zyskali tylko zawodnicy z Grudziądza, którzy w ostatniej chwili mogli zająć się wyłącznie przygotowaniami do biegu, oraz zawodnicy niemieccy, którzy zgóry telegraficznie zamówili sobie miejsca w hotelach.

Sekretarjat Klubu do ostatniej chwili był *zupełnie nieuchwytny*, tak, że nie można było ani zmienić zgłoszenia, ani uzyskać jakiejkolwiek miarodajnej informacji.

Druga sprawa. Regulamin opiewał, że przyjęcie maszyn odbywa się w hotelu „Pod złotym lwem" i to tylko w godzinach 18 — 20, a tymczasem odbywał się w prywatnym garażu, przyczem maszyny nie były kontrolowane według zgłoszeń ani też nie były ważone, tak, że niepodobna było ustalić przynależności do danej kategorji. Przy takiem stawianiu sprawy, *śmiesznem było* plombowanie ramy, widełek, skrzynki biegów i cylindra „by jeździec nie mógł ich zamienić".

Bardzo przykre wrażenie wywierał fakt pobierania od zawodników po 3 złote, jakoby za numery startowe, mimo iż wpis kosztował już 30 złotych. Gdy jeden z jeźdźców nie chciał uiścić tej sumy, powołując się na regulamin, oraz na to, że numery ma już wymalowane na własnych blachach, jeden z komisarzy technicznych odparł, *że wrazie odmowy zawodnik nie będzie mógł startować(!)*

W nocy maszyny miały być strzeżone przez policję. Tymczasem policji nie było i może temu należy zawdzięczać brak śruby popychacza w maszynie jednego z zawodników, gdy ją zabrał następnego dnia rano z parku.

Jeżeli wspomniałem o następnym dniu rano, to musze jeszcze dodać, iż mimo regulaminu, bezpośrednio przed wyścigiem zostały przyjęte pewne motocykle. Wszyscy zawodnicy mogli poodbierać motocykle z parku i jeździć na nich jeszcze na parę godzin przed startem.

Co do samego biegu, to start opóźniony został znacznie, gdyż czekano na nieobecnych jeszcze zawodników, a poza tem silniki były przed startem zapuszczane, aczkolwiek regulamin wyraźnie tego zabraniał. Również kolejność startu została zmieniona, gdyż naprzód startowały maszyny najsilniejsze.

Najgorsze jednak wrażenie, pod względem organizacji, wywarł sam bieg. Zupełna ignorancja bezpieczeństwa przez policję, oraz brak komisarzy drogowych spowodował, że publiczność spacerowała po całej trasie, jak chciała, samochody stały w najtrudniejszych punktach szosy, a jeźdźcy manewrowali między policją, samochodami i publicznością, przyczem prawdziwym cudem obeszło się bez wypadku. A tak łatwo było wszystkiemu zaradzić. Kilkaset metrów mocnego sznura i dwa plutony policji, lub też 50 komisarzy drogowych.

W samym gronie sędziów zdarzały się rzeczy karygodne, a mianowicie: powstawały spory co do ilości przejechanych przez jeźdźców okrążeń.

Jeden z komisarzy sportowych twierdził co innego, a chronometrażyści znów co innego. Naskutek tych sporów niektórzy jeźdźcy przejechali: jeden o jedno, a drugi o dwa okrążenia za dużo, co skonstatowało wielu pilnych obserwatorów. Oczywiście w tych warunkach nie mogło być mowy o prawidłowym chronometrażu i dlatego wynik pewnych jeźdźców należy uważać za *mocno wątpliwy*.

Po skończonym biegu żadna z maszyn nie była przedstawiona do oględzin, aczkolwiek zaniedbanie tego obowiązku powodowało według regulaminu *dyskwalifikację*.

Z powyższych powodów nastąpiły poważne braki i błędy w przyznawaniu nagród. I tak: mistrzostwo klas 500 cm³. 750 cm³ i 1000 cm³. otrzymał jeździec na maszynie, która nie była ważona, a która, według mych w dobrej wierze uzyskiwanych informacji, *nie odpowiadała warunkom ciężaru minimalnego*.

Świetny jeździec na motocyklu 250 cm³. Guzzi, który wogóle nie powinien być dopuszczony do wyścigu, gdyż wystartował dopiero po upływie znacznego czasu, zrobił o 2 okrążenia za dużo, będąc zresztą przyłączonym do klasy 350 cm³., dzięki czemu oficjalny jego czas był zgoła fałszywy i zbyt długi. To samo w klasie 500 cm³, gdzie pewien jeździec zrobił o 1 okrążenie za dużo i właśnie w owym nadprogramowym okrążeniu miał defek, który go znacznie opóźnił nie dając mu możności zdobycia mistrzostwa. (Heryng).

Tak samo pewien zawodnik zagraniczny, mimo, iż brał benzynę poza punktem zaopatrywania i to od jednego z członków P.K.M., (Bez pozwolenia opróżniono maszynę stojącą

przy szosie. Przyp. Red.), nie został zdyskwalifikowany, lecz zdobył nagrodę(?)

Takie, delikatnie mówiąc, *„niedociągnięcia"* lub *„nieuwaga"* jury spowodowała, iż wśród ogółu jeźdźców i nawet wśród dużej ilości motocyklistów, obecnych na zawodach, wytworzyła się słusznie atmosfera niechęci ku organizatorom, oraz przekonanie, iż niektóre nagrody zostały przyznane wręcz niesłusznie, nie wyłączając nagrody za najlepsze okrążenie, które było przejechane oficjalnie jakoby z szybkością ponad... 117 km. na godz. t. j. z szybkością zupełnie niemożliwą do osiągnięcia na tej trasie. Nie dziwota, że ogół odniósł się do wyników oficjalnych z dużą rezerwą.

A teraz o samej jeździe słów kilka. Naogół wszyscy jeźdźcy wykazali się olbrzymią sprawnością i przygotowaniem, jednak w tym roku najlepszych zawodników, właśnie tych „murowanych" *prześladował fatalny pech.* Nikt nie wycofał się z własnej winy, zawsze szwankowała maszyna i to w najnieprawdopodobniejszy sposób.

I tak odpadli najszybsi: *Drews, Alvensleben, Siebert, Koszczyński, Poschadel sr., Buda, Fischer v. Mollard, Bouvain, Turkiewicz, Rogowski.* Tak odpadł doskonale jadący *Hryniewiecki, Bienert, Jakubowski,* reszta w szalonym tempie bieg kończyła.



B. WARGIN, Mistrz Polski na rok 1928 w klasie 175 cm.[3] — przebył na motocyklu D. K. W. 240 klm. w czasie 3 godz. 39 min. 34 sek.

Rozróżnić było można znawców tego toru, jak Röhr, Radzicki, Wargin, Steck, którzy precyzją jazdy i regularnością *wprawiali w podziw widzów.*

Na specjalne wyróżnienie zasługują: Kołaczkowski, który na swej 250 cm³. Guzzi doskonale szedł w wyższej klasie, nie okazując nawet w ostatnich okrążeniach żadnego zmęczenia, *Heryng,* który, jadąc na zwykłej turystycznej pięćsetce *Gnome Rhone,* zupełnie nie przygotowanej do tak trudnego biegu, szedł z trudną do wiary szybkością i zaciętością, zwalczając mężnie defekty gum. Pokazał on, że nawet zwykły turystyczny *Gnome Rhome* może w dobrych rękach cudów dokonać, utrzymując się w dobrej konkurencji maszyn specjalnych — wyścigowych. Wracając do motocykli klasy mniejszej — (175 cm³) wyróżnić należy jazdę p. *Jabrzemskiego* na motocyklu *„Auto-Moto",* lecz i jego prześladował pech w postaci pomorskich gwoździ, tak-że pokaleczenie gum trzema takiemi *„specjołami"* kosztowało go sporo czasu — w przeciwnym bowiem razie nietak pewne by były szanse D. K. W. w przeciwieństwie do najtańszej maszyny „Auto-Moto". (Nagrodę „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" za ukończony bieg przez najtańszą maszynę otrzymał p. Jabrzemski).

To też, mimo, iż z wyżej wspomnianych powodów mistrzowstwo klasy 500 nie było Heryngowi przyznane, *towarzyszyło mu szczere uznanie i sympatja współzawodników.*



M. JABRZEMSKI na motocyklu Auto-Moto.

Specjalna wzmianka należy się Budzie, który potrafił na swej Sarolei wyprzedzić wszystkich w połowie biegu o dwa pełne okrążenia, jadąc z niesłychaną odwagą i brawurą, tak, że po spaleniu się jego maszyny, towarzyszyły mu tylko żal i serdeczne współczucie ogółu.

Jeźdźcy zagraniczni, aczkolwiek przybyli na pierwsze miejsca, nie pokazali niczego nadzwyczajnego i zwyciężyli jedynie dzięki defektom konkurentów, tak, iż można śmiało sądzić, że nasi jeźdźcy mają duże szanse w wyścigach zagranicą, o ile otrzymają odpowiednie specjalne maszyny i możność treningu.

Przy tej okazji należałoby się zapytać o jedną rzecz nasze władze sportowe i państwowe. Dlaczego mianowicie wysyłamy na różne zawody sportowe konne, lekkoatletyczne, strażackie i inne naszych zagranicę, a nie pomyślimy o naszych wyborowych motocyklistach, którzy mogliby napewno godnie reprezentować barwy polskie, posiadając doskonałą technikę jazdy i olbrzymią brawurę? Należałoby im jednak dać do dyspozycji specjalne maszyny i możność odbycia racjonalnego treningu, co w każdym razie kosztowałoby stosunkowo niewiele, a mogłoby dać bardzo dodatnie rezultaty. Ogół motocyklistów ma nadzieję, że Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego poczyni odpowiednie starania, by w przyszłym sezonie umożliwić polakom branie udziału w zawodach zagranicznych, jak również, *że nie powierzy on organizacji biegu o Mistrzostwo Polski klubowi grudziądzkiemu.*

W. Rychter

Wklęsłe lusterko:

MECENASOM OD WYŚCIGÓW POŚWIĘCAM.

Wyścig motocyklowy w Grudziądzu był wzorem, który przynajmniej z opisu powinien poznać każdy klub sportowy, ba! Każdy zawodnik, żeby wiedzieć, jak zawodów organizować nie należy.

Trzebaby wydać w tem celu specjalne dziełko z osobnymi rozdziałami. Pierwszy z nich powinien nosić tytuł „Program". Tam znalazłby czytelnik uwagi jak nienależy przekręcać w programach nazw maszyn i jeźdźców gdyż z tego, prócz obałamucenia publiczności, można się narazić na proces z Fabryką, której się tem przekręcaniem jej nazwy wyrządza krzywdę, a trudno jest wiedzieć coto jest Gnome, Guzis, Prich, lub Rhone.

Drugi rozdział mógłby nosić tytuł „Jednodniówka z pod ciemnej gwiazdy". Ciekawy czytelnik znalazłby w nim wymowne przykłady niechlujstwa językowego jak „przemysł zastąpiony w powieście" i t. p. brednie. Jedna rzecz powinna być tylko zastąpiona nie w powiecie wprawdzie, ale w Grudziądzu — to jest redaktor tej jednodniówki. Powinien go zastąpić pierwszy z rzędu trzecioklasista polskiego gimnazjum. Zastępstwo to byłoby z wielką korzyścią dla jednodniówki.

Inne rozdziały tego nader pożytecznego podręcznika mogłyby nosić nazwy: „Miejcie olej w głowie i nie krzyczcie Hoch!" i t. p. W epilogu możnaby podać opis tabliczki mnożenia, sztukę liczenia do 30 i inne tajemnice arytmetyczne, nie zbyt znane „grudziądzanom" co dokładnie wyszło na jaw przy liczeniu okrążeń.

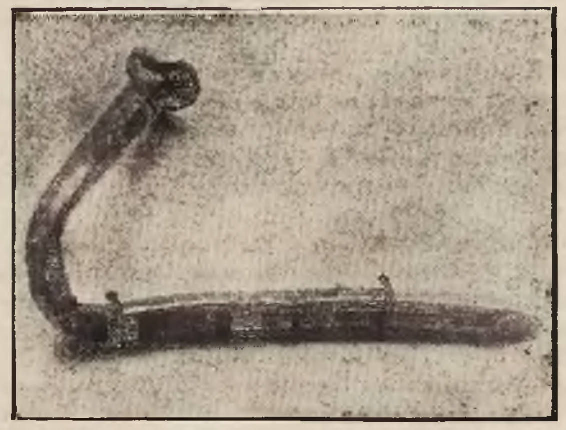
Konkursu na tytuł dziełka niepotrzebaby ogłaszać. Istnieje tylko jeden naprawdę niezastąpiony: BAŁAGAN K. M. G.!

Okładkę możnaby ozdobić pięknym obiciem oślej skóry (lub skóry redaktora jednodniówki), w którym tkwiłyby gwoździe grudziądzkie te z wyścigów..., choć trudno zaprzeczyć, że obicie i to tęgie, przydałoby się nietyle temu dziełku ile „organizatorom" wyścigu.

Tess.



T. HERYNG na Gnome—Rhone po złapaniu gwoździa pomorskiego.



„Gwoździk“ Heryngа.

Na marginesie:

O Grand Prix Polski.

Gościnny Berliet p. dyr. Matwiejewa, który jechał, by osobiście oglądać działanie swych *doskonałych Gnome-Rhon'ów*, wiózł nas przez szeregi miast i miasteczek ze średnią szybkością (80 klm.lgodz.). Spieszyliśmy się. Spieszyliśmy się przedewszystkiem dlatego, że było już późno, powtóre, że nie chcieliśmy opóźnić startu *pierwszego w Polsce Grand Prix*' na które właśnie zdobył się Polski Związek Motocyklowy najwyższa instancja sportu motocyklowego w Polsce. W drodze wiele rozmawiało się o wyścigu, o szansach. Nazwiska — *Buda, Koszczyński, Rychter, Heryng, Hryniewicki, Jakubowski, Bienert*—padały jedno za drugiem. Wymienialiśmy i nazwiska miłych gości z zagranicy. Bo przecież—pierwsze międzynarodowe Grand-Prix w Polsce! Ewenement nielada...

Wreszcie przyjechaliśmy.

* * *

Start. Porządek napozór wzorowy.

Poszły maszyny z hukiem nieskrępowanych tłumików, jedna za drugą. Poszły - do chwili pierwszego „*tankowania*“, bez przerw. Te, które dojść nie miały, skończyły się szybko. Inne przystawały, by tankować. Otaczał je tłum ciekawych, pytając o zdrowie, o stan maszyny. Regulamin nie pozwalał nikomu pomagać. *Pomoc kosztowała Budę—spalenie mot.*

* * *

Wyścig stawał się pod koniec nudny i denerwujący. Kto zwycięży?

Niemieccy goście kończyli pierwsi. Przeszedł przez finish Röhr z Gdańska na Ariclu za nim niezadługo rodak jego, Steck na B. M. W. *I pierwszy cichy spór:* oficerowie — chronometrażyścipodają, iż Steck przeszedł pełnych 30 okrążeń, Röhr zaś tylko 29.

Ale Grand Prix rozegrane zostało już przez tych dwu. I w tym momencie rozpoczyna się *formalny bałagan*. Powtarzam z całą odpowiedzialnością za moje słowa (Redakcja zna moje pełne nazwisko i służy niem z mego polecenia każdemu, kto dowiedzie, iż ma w jego poznaniu rzeczowy interes)—bałagan najbardziej rasowy. O ile do tej pory policja i Panowie z Klubu Grudziądzkiego usiłowali jeszcze zachować jakie takie pozory, o tyle teraz puścili zupełnie wodze swej naturze *Policja wyraźnie udawała*, iż nie dostrzega tych tłumów publiczności, które z szosy trasy wyścigu—zrobiły sobie Aleje Ujazdowskie.

Samochody, przebywające do tej chwili w parku, zaczęły, przez nikogo nie strofowane, wyjeżdżać na szosę, zakręcać na niej, stawać w poprzek drogi. A nasi jeżdźcy tracili sekundy i minuty, by nie poharatać ludzi i... by wyciągać z opon, takie, dziwnie jednakowe, nowiusieńkie gwoździe... I Heryng, jedyny Polak, który w najtrudniejszej klasie 500 cm.3 *przybył pierwszy i jedyny z Polaków*, zdobywając na swym Gnomie moralne *mistrzostwo pięćsetek...* i Jakubowski... i Bienert... i Kołaczkowski, któremu równocześnie pokazano dwie tablice okrążeń toru: 26 i 27... uznając tę ostatnią za niewłaściwą, jakkolwiek pp. oficerowie byli innego zdania, mając dokładne przy kontrolowaniu ruchu dane... i, słowem—bałagan, wytworzony przez Panów z grudziądzkiego Klubu Motocyklowego był w całej pełni. Wstyd!

* * *

A wiecie, czego jeszcze było brak i czego zawiele?

Jeśli mili nasi goście z zagranicy rozmawiali i przemawiali po niemiecku w czasie rozdawania nagród to *wszystko było w porządku*. Powinien był nawet znaleźć się ktoś, kto odpowiedziałby p. Prezesowi Gdańskiego Oddziału ADAC'u, który przecież w tak miłych przemówił do nas słowach, podkreślając łączność sportową obu narodów. Powinien był nawet znaleźć się ktoś, ktoby tę odpowiedź dobrą niemczyzną powtórzył. Niestety. Jakkolwiek Panowie z Klubu Grudziądzkiego znają język niemiecki perfect—nie znalazł się nikt, ktoby to zechciał uczynić w innym zaś wypadku zbyt wiele szafowano mową niepolską.

Wstyd!

* * *

Organizacja, którą P. Z. M. powierzył Grudziądzowi, okropna. Stosunki okropne. Nietaktów cała masa, całe stosy. Nietaktów niewybaczalnych, popełnionych przez Panów z grudziądzkiego Klubu Motocyklowego. Grand Prix—problematyczne: Steck czy Röhr? —przyznano temu ostatniemu. Niema w tem ani na jotę winy jury, która musiała — musiała - za podstawę swych orzeczeń wziąć dane od tych, którzy na wielkiej platformie przy starcie *siedzieli i dysponowali*. Jeśli jednak te dane były błędne... Mistrzostwo Polski w klasach rozegrane prawidłowo, ogólna jednak klasyfikacja już błędna: ponoć Kołaczkowski i Heryng przejechali po jednym czy po dwa nawet okrążenia za dużo. A przecież każde okrążenie to dziesięć kilometrów i plus minus sześć minut czasu. - Cóż nato Fanowie z Klubu Grudziądzkiego?

* * *

Czyż naprawdę tor pod Warszawą jest niezniszczalnem marzeniem? Otóż nie!

Tor jest. Polski Związek Motocyklowy może go dostać. Może dostać subsydjum do doprowadzenia go do stanu pierwszorzędnego. Subsydjum nie wystarczy, trzeba dopomóc wysiłkiem wspólnym.

Panie Redaktorze „Autolotu!“ proponuję otworzenie listy składek na tor pod Warszawą Niechaj pismo pańskie otworzy rubrykę tych składek.

Niech każdy, komu na sercu leży, by Wielka Nagroda Polski i Mistrzostwo Polski rozgrywane było w warunkach prawdziwie sportowego Polskiego porządku i wśród dźwięków Polskiej mowy— niech każdy da swój grosz.

Niech publicznie wzywa innych do pomocy.

Zaczynam — deklarując na początek skromną składką dziesięciu złotych. Wzywam równocześnie *p. Bolesława Hryniewieckiego* do zadeklarowania składki na budowę toru.

Lech K.

Do Czytelników **„Autolotu“**.

Te kilka słów podanych na zakończenie artykułu „Na marginesie o Grand Prix“, winne się stać hasłem nietylko dla motocyklistów i zwolenników motoryzacji, lecz również i dla osób świadomych znaczeniu rozwojowi temu w Polsce.

Redakcja tygodnika naszego przyjmuje słuszne wezwanie p. Lecha K. i na cel ten przeznacza zł. 50 zapraszając w szranki Pana inż. *Matwiejewa* Naczelnego dyrektora Sp. Akc. *Saint Didier* reprezentującej zwycięskie motocykle „*Gnome Rhone*“ p. *Bienerta* i *Jakubowskiego* prosząc o dalsze wyzwanie.

Zaofiarowane kwoty należy przesyłać do adm. „Autolotu“ (Warszawa, Poznańska 22) na konto czekowe w P. K. O. 16,940 z zaznaczeniem — „*Fundusz torowy*“.

Wszelkich informacji chętnie udziela red. „Autolotu“ tel. 85-68.— od 17—18-ej.

Redakcja.

Wypadki i zdarzenia.

Autobusem, koleją czy piechotą?

Niejednokrotnie już w tej rubryce alarmowaliśmy opinję i czynniki miarodajne w sprawie wprost niesłychanej, jak na nasz niewielki stosunkowo ruch, ilości katastrof autobusowych. Co tygodnia niemal notujemy trzy, cztery lub nawet więcej, wypadków tego rodzaju — a przecież każdy autobusowy wypadek to śmierć, względnie ciężkie okaleczenia, kilku czy też kilkunastu osób! Codziennie parę tysięcy ludzi w Polsce powierza swe życie i zdrowie pp. przedsiębiorcom autobusowym: ci ludzie chcą mieć *pewność*, że powierzają je w dobre ręce, że dla doraźnego zysku nikt nie będzie narażał ich na śmierć, lub ciężkie kalectwo. Komunikacja autobusowa ma wiele stron dodatnich. Jest szybką, wygodniejszą od kolejowej, jest z wielu względów bardziej poprostu pociągającą od wszelkiej innej, wyjąwszy oczywiście podróż własnym autem. Nic też dziwnego, że za granicą i w Polsce rozwija się ogromnie. Międzymiastowa pobliska komunikacja, łącznie ośrodka z peryferjami i z podmiejskiemi osadami — oto jej teren. Autor tych notatek miał możność obserwowania w tym roku jakie postępy uczyniła komunikacja autobusowa na kresach, szczególnie w tych miejscowościach, gdzie dojazd kolejami jest utrudniony, a wyzyskujący sytuację „*kmiotkowie*" i żydzi z miasteczek zdzierają z przygodnego pasażera siódmą skórę za przejazd chabetami, które w przystępie dobrego humoru nazywają końmi. Autobus miał wszelkie dane stać się tam zaiste błogosławieństwem Bożem, i stał by się nim, gdyby nie to fatalne „*by*". Oto zaznaczony rozwój wyraził się w ilości połączeń, ale niestety nie w jakości. Jeżeli przepisowo miejsc jest 15, *to „ładuje się"* nie chybnie pasażerów 25, jeżeli szosa jest jako tako równa — puszcza się maszynę na łeb na szyję, aby jaknajwięcej odbyć kursów i ubiec konkurencję. Stare, zdezelowane, nito prahistoryczna arka Noego, pudło zaopatrzone w zakatarzony motor o chronicznym bronchicie, pełne od dołu do góry wystraszonych żydów, wyrusza w drogę — dajmy na to z popularnych obecnie Zaleszczyk, (około czterech tysięcy kuracjuszów na sezon!) do Czortkowa. Motor wydaje *rozpaczliwe dźwięki*, resory podejrzanie jęczą. Wszyscy jadący są niespokojni — prócz właściciela Arki: on jeden wie, co będzie, co bywa codzień. Na trzecim kilometrze stop. Coś majstruje szofer, zbiegają się podmiejskie żydki, szwargocą, trwa to godzinę — jazda! Jeszcze 5—6 klm. stosunkowo i jako tako jedzie się pomyślnie. Na szóstym spada koło... Nie będę opisywał szczegółowo wszystkich nieszczęść. Dość że do miejsca przeznaczenia przybywa się z czterogodzinnem opóźnieniem — to nie jako coś wyjątkowego, a niemal z reguły.

Zobaczmy, co nam sygnalizują z rozmaitych stron kraju:

W pobliżu wsi Kleszewo, autobus na skutek pęknięcia kierownicy raptownie skręcił z szosy do rowu, zatrzymując się o przydrożną wierzbę. Na szczęście obeszło się bez poważniejszego wypadku z ludźmi.

Autobus pasażerski, kursujący na linji Łuck — Dubno — Krzemieniec, uległ katastrofie. *16 osób ciężko rannych.* Przyczyna — nieuwaga szofera.

Na szosie warszawsko-lubelskiej samochód ciężarowy, należący do firmy „Bracia Bergman" zderzył się w czasie wymijania z autobusem osobowym. Wskutek zderzenia autobus stoczył się do rowu. Z 16 jadących 6 osób doznało poważniejszych uszkodzeń.

Dnia 13 b m. w Hrubieszowie autobus jadący z nadmierną szybkością wskutek nieuwagi szofera wywrócił się. Z 18 osób jadących *4 odniosło ciężkie obrażenia.* Autobus zdruzgotany.

Wizyty taksówek.

stają się modne. Taksówki wjeżdżają do sklepów, do restauracji, spodziewamy się, iż prędko zaczną nas odwiedzać w prywatnych mieszkaniach. Ostatnio pewna taksówka złożyła wizytę — fryzjerni na ul. Wierzbowej. Szofer p. Niedziński tłomaczy się tem, że śliska asfaltowa jezdnia nie pozwoliła mu w porę zahamować przed chodnikiem. Pomimo tak przekonywującego argumentu policja sporządziła protokół. Taksówka inna wpadła w ub. sobotę do składu aptecznego p. Balkowskiego przy zbiegu ulic Kruczej i Hożej. Nastąpiło to wskutek zderzenia się tej taksówki z samochodem Pogotowia Ratunkowego. Po wyłamaniu części zeluzji żelaznej taksówka zatrzymała się na progu sklepu. Wypadku z ludźmi nie było.

Rejestracje szoferów.

Z przyjemnością notujemy wiadomość, iż Związek Zawodowy Szoferów uzyskał w komisarjacie rządu zezwolenie na przeprowadzenie rejestracji szoferów. Wszyscy muszą otrzymać specjalne świadectwa lekarskie, na podstawie których otrzymują prawo jazdy. Dobre to, lecz niedostateczne. Poza świadectwami lakarskiemi należy żądać od szoferów i innych zaświadczeń, co do ich solidności, trzeźwości zaś przedewszystkiem. Podchmielony szofer — to więcej niż niedbały i szkodliwy pracownik: to zbrodniarz, lekceważący sobie życie ludzi, którzy mu zaufali. Nie może być tu mowy o pobłażliwości lub koleżeńskiej tolerancji. Związki same winny się oczyścić od podobnego elementu, gdyż Związek solidarnie gwarantuje. Związek odpowiada za każdego swego członka i w każdym wypadku. Chcemy wierzyć, że nie zaniedbają niczego, co może prowadzić do uleczenia bolączek. Lecz i to nie wszystko: Związek może i musi ingerować w tych wypadkach, gdy przedsiębiorca przekracza przepisy, lub zmusza szofera do ich przekroczenia. Prawo w Polsce mamy, ułatwiajmy mu działanie, uczmy się tego, co zagranicą już zrozumiano dobrze, że stróżem naszych praw nietylko winien być policjant, względnie powołany urzędnik, lecz każdy obywatel, bo każdy z nas z tego prawa korzysta i każdego ono chroni.

Tragedje lotnicze w Polsce i zagranicą.

Z wypadków lotniczych mamy do zanotowania katastrofę na lotnisku w Dzięciole pod Nowogródkiem. Samolot zaraz po starcie spadł *z niewyjaśnionych dotychczas przyczyn* w pobliżu lotniska. Aparat rozbity, pilot ciężko ranny.

Z wypadków poza granicami Polski notujemy: w Wenecji na skutek uszkodzenia motoru *spadł i rozstrzaskał się* o ziemię aeroplan wojskowy. Z chwilą uderzenia o ziemię aparat zapalił się. Zwłoki pilota zwęglone.

W okolicach Ilgessen pod Rygą *spadł wojskowy samolot* typu „Albatros 3" *na skutek wybuchu*, który uszkodził cylindry motoru. Dwuch wojskowych lotników odniosło ciężkie obrażenia. Prasa omawiając ten wypadek, zaznacza, że samolot był już 8 lat w użyciu i znajdował się w bardzo złym stanie. *Pisma socjalistyczne domagają się dymisji szefa pułku lotniczego.*

Proces Italji.

Z Rzymu donoszą, iż wyznaczono tam specjalną komisję do zbadania przyczyn katastrofy „Italji". Ciekawe, jak będą wyglądały te badania i co z nich przedostanie się poza granice faszystowskiego imperjum? *Czy też generał Nobile pozostanie nadal bohaterem?* Cienie Amundsena i prof. Malmgreena czekają na odpowiedź.

Pierwszy i ostatni lot ministra.

W Toul uległ wypadkowi samolotowemu francuski minister handlu Maurycy Bokanowski. Francuskie społeczeństwo, zarówno jak i prasa, żywo komentują ten wypadek, dochodząc do najrozmaitszych wniosków, tembardziej że czynnikom miarodajnym dotychczas nie udało się ustalić bezpośredniej przyczyny katastrofy. Opowiadają, iż p. Bokanowski przez całe życie miał dziwny lęk przed lotami i unikał wielokrotnie nastręczających się okazji. Przedostało się to nawet do prasy, atakującej ministra z powodów politycznych. Gdy zdecydował się wreszcie na swój pierwszy lot, wybrał aparat, używany na wielkich linjach komunikacyjnych, a więc dający największą gwarancję bezpieczeństwa. Motor przed odlotem został skrupulatnie zbadany, pilotował doświadczony lotnik Gabriel Hanin, mający poza sobą 6000 godzin lotu. I oto, pomimo wszelkich przedsięwziętych ostrożności, aparat po locie kilku minutowym, spadł z wysokości 150 metrów, zapalając się przy uderzeniu o ziemię. Z pod niego wydobyto 5 zwęglonych trupów. Obserwujący zdołu widzieli tylko, że motor zaczął nagle słabnąć, pilot próbował zawrócić, poczem nastąpiła katastrofa. Dziś nie pomoże pytanie kto winien? Zwęglony samolot i zwęglone trupy nie odkryją tajemnicy. Możliwe, że nerwowy stan ministra, połączony z autosugestją, udzielił się pilotowi, który popełnił jakiś błąd w kierowaniu. Sfera przeczuć i fatum pozostaną podawnemu nierozwiązalną zagadką.

Zaznaczyć należy iż min. Bokanowski jest drugim francuskim ministrem, którego śmierć spowodował samolot. Pierwszym był min. wojny Maurycy Bertaux. Zginął on na lotnisku pod Paryżem przed wojną. Smigło lądującego aparatu ścięło mu głowę. O analogicznym wypadku donoszą obecnie pisma z Crotoy (pod Amiens) gdzie pewien lekarz podszedł na polu lotniczem niebacznie do lądującego apararatu i został również ścięty przez obracającą się śmigę.

„AUTOLOT" jest do nabycia we wszystkich kioskach, koszykach i na dworcach kolejowych!

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ